

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (2014)
Heft: 2023

Artikel: L'avenir des transports débité en tronçons : politique des transports ou l'art d'orchestrer les contradictions
Autor: Jaggi, Yvette
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1012668>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 29.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

l'initiative ne proposent pas d'alternative au financement actuel des interruptions volontaires de grossesse. Les coûts seraient alors probablement à la charge des patientes. Les femmes souvent jeunes qui souhaitent avorter devront donc se tourner vers leurs proches vu les coûts de

l'intervention: d'une affaire purement privée, l'avortement deviendrait donc une affaire à régler avec d'autres, obligeant les femmes à assumer leur choix vis-à-vis de l'extérieur. A défaut, c'est l'Etat – soit les cantons – qui prendrait probablement en charge ces coûts, là aussi avec le risque que ces prestations soient

soumises à des conditions qui en feront une affaire beaucoup moins intime.

Le seul moyen pour que l'avortement reste une affaire purement privée est donc de continuer à financer les IVG par les primes de l'assurance-maladie.

L'avenir des transports débité en tronçons

Politique des transports ou l'art d'orchestrer les contradictions

Yvette Jaggi - 24 janvier 2014 - URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/25135>

Nul doute: la conseillère fédérale Doris Leuthard fait preuve d'une belle combativité quand un projet issu de son vaste département vient en votation populaire.

Dans chaque campagne concernant l'environnement, les transports, l'énergie et les communications, elle s'engage à fond, jetant tout son pouvoir de persuasion dans la bataille. Sauf que, dans l'élan, elle ne craint pas de citer des projets connexes qui pourraient brouiller le débat et soulever de dangereuses contradictions. Elle tient même expressément à prendre le risque de fournir elle-même ce genre d'information, par souci de [transparence](#) assure-t-elle.

Ainsi l'automne dernier, dans les discussions sur la vignette autoroutière à 100 francs, elle a maintes fois évoqué l'augmentation planifiée du

[prix de l'essence](#), de l'ordre de 12 à 15 centimes par litre, destinée à l'alimentation du futur fonds [Forta](#) pour les routes nationales et le trafic d'agglomération, qui fera prochainement l'objet d'une procédure de consultation. Une telle annonce, qui se voulait signe de cohérence, aura produit l'impression inverse et sans doute motivé pas mal de refus glissés dans les urnes le 23 novembre dernier.

Reste à savoir si cette même annonce aura en revanche servi à préparer la campagne en cours sur le [Faif](#), ce programme à 6,4 milliards qui doit régler le financement et l'aménagement des infrastructures ferroviaires. Cela grâce entre autres à la contribution relativement modeste du produit de la taxe sur les poids lourds (RPLP) et de l'impôt sur les huiles minérales, à la charge des

usagers de la route. Ces derniers ont beau jeu de mettre en évidence les honorables taux de couverture des infrastructures de transport automobile qu'ils assurent par leurs dépenses. Et de dénoncer par contraste la proportion relativement importante, d'environ 70%, payée par les collectivités pour le financement du système ferroviaire.

La faute aux institutions

Certes, l'importance des investissements à consentir pour les infrastructures de transport sollicitées par une mobilité en croissance rapide peut justifier des financements amalgamés et des discours enchevêtrés. D'autant que les uns et les autres correspondent à une stratégie à l'horizon 2030 dûment développée dans un rapport livré en automne 2010.

Reste que la volonté méritoire de présenter une vue d'ensemble ne produit pas forcément une appréciation d'ensemble, encore moins une mise en œuvre coordonnée. La faute au mode de fonctionnement des institutions.

En effet, le Parlement et le peuple sont appelés à se prononcer sur les grands projets pris séparément et non sur des visions ni sur des perspectives dessinées comme un système. Or, qui dit dossiers successifs dit interférences multiples, perte progressive de la cohérence initiale, mise en évidence de conflits d'objectifs, apparition des contradictions politiques.

Exemples flagrants: les déductions fiscales dont bénéficient les pendulaires motorisés. Elles freinent la diminution espérée du recours aux énergies fossiles et favorisent au contraire le mitage tant décrié du territoire. La Confédération veut corriger cette dérive en limitant à 3'000 francs le montant déductible au titre de l'impôt fédéral direct, mais les [cantons](#) cultivent leurs pratiques particulières. Pour ne rien dire des [tricheries](#) avérées de certains contribuables.

Les prix différenciés de la mobilité

Mais jamais découragée ni à court de conseillers, Doris Leuthard a déjà annoncé pour décembre prochain un rapport sur la solution universelle à toutes les questions et contradictions relatives au financement des transports et déplacements: le [mobility pricing](#). Autant dire la solution préconisée par Avenir Suisse, qui l'a développée dans une récente étude résumée dans la très officielle [Vie économique](#) de décembre 2013.

Utilisant les mécanismes incitatifs du marché, le *mobility pricing* est un système de tarification des transports qui différencie le prix des prestations en fonction de critères économiques, tels que rapport coût/bénéfice des investissements, efficacité de l'exploitation ou adéquation de l'offre aux objectifs. Concrètement, les tarifs varient selon la distance parcourue, selon l'horaire choisi et selon le mode de transport adopté, afin d'influer sur les choix et comportements des usagers. La vignette autoroutière et la taxe poids lourds liée aux prestations sont typiquement des mesures incitatives du type

mobility pricing dont relèvent par ailleurs les péages routiers (longs tunnels) ou urbains (accès au centre-ville) ou encore la télégestion du trafic. L'application de tarifs différenciés est désormais grandement facilitée par les technologies modernes de communication de données qu'utilisent les *smartphones*, les navigateurs satellitaires et les moyens de paiement électronique.

On le pressent: la tendance à «l'économicisation» des activités publiques traditionnellement commandées par la politique se renforcera dans le domaine des transports comme on l'observe dans les secteurs de la santé, de l'énergie, du service postal, voire des Hautes Ecoles et de la culture.

Le Parlement et le peuple se prononcent sur les grands projets. Mais ensuite le marché s'infiltré dans leur réalisation et surtout dans leur mise en œuvre, occupant ainsi toute la place que lui aura laissée le législateur.

A lui, donc, de fixer les règles qui encadrent l'économie de marché et imposent le respect des objectifs des politiques sociale et environnementale.